Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3192

Der Bundesminister der Verteidigung

Bonn, den 25. Juli 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Laufbahnbestimmungen für Flugzeugführer**

Bezug: **Kleine Anfrage der Fraktion der FDP**
– Drucksache V/3144 –

Die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP beantworte ich im Einvernehmen mit den Herren Bundesministern des Innern und der Finanzen wie folgt:

1. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung die Ursachen dafür, daß – Pressemeldungen zufolge – die Bundesluftwaffe innerhalb von zwei Jahren mit einem Abgang von mehr als einem Zehntel ihrer Düsenpiloten rechnen muß? Wenn es sich dabei um Piloten handelt, deren Verpflichtungszeit als Soldaten auf Zeit abläuft, steht dann nicht schon seit Jahren fest, daß diese Offiziere jetzt die Bundeswehr verlassen müssen?

Bei den Strahlflugzeugführern, die innerhalb der nächsten Jahre aus der Luftwaffe ausscheiden – im Jahre 1969: 69, im Jahre 1970: 36, im Jahre 1971: 70 –, handelt es sich um Soldaten auf Zeit, deren Verpflichtungszeit abläuft. Der Nachwuchs für diese ausscheidenden Flugzeugführer ist gesichert.

2. Welche Änderungen der Laufbahnbestimmungen schlägt die Bundesregierung vor, um zu erreichen, daß Piloten über den Hauptmannsrang hinaus befördert werden und doch weiter im fliegenden Verband Dienst tun können? Warum konnte über diese Frage nicht schon früher eine Einigung unter den zuständigen Ministerien der Bundesregierung erzielt werden?

3. Ist die Bundesregierung nicht der Ansicht, daß man dieses Problem nicht nur isoliert für Düsenpiloten, sondern auch im Zusammenhang mit der Situation bei den Piloten von Propellermaschinen und Hubschraubern betrachten sollte?

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 53 Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, eine eigene Laufbahn für Flugzeugführer zu schaffen, die den Offizieren in den fliegenden Verbänden Beförderungschancen über den Hauptmann hinaus eröffnet, ohne daß sie dann den Verband verlassen müssen? Ist die Bundesregierung bereit, bei entsprechenden Vorschlägen Lösungsmöglichkeiten für Piloten von Düsenmaschinen, Propellermaschinen und Hubschraubern vorzuschlagen?

Wegen des Sachzusammenhanges fasse ich die Antwort für die Fragen 2, 3 und 4 in einer Antwort zusammen:

Um zu erreichen, daß Piloten über den Dienstgrad Hauptmann hinaus befördert werden und doch weiter im fliegenden Verband Dienst tun können, bedarf es weder einer Änderung der Laufbahnbestimmungen noch der Einführung einer eigenen Laufbahn für Strahlflugzeugführer. Die z. Z. geltenden Laufbahnvorschriften lassen eine Beförderung von Offizieren des fliegenden Personals auch zu höheren Offizierdienstgraden zu. Planstellen für eine Beförderung von Strahlflugzeugführern ohne Führungsfunktion (Einsatzflugzeugführer) zum Major haben schon in den vergangenen Jahren zur Verfügung gestanden. Die Zahl der Major-Stellen ist im Haushalt 1968 so weit erhöht worden, daß nunmehr fast jeder 5. Einsatzflugzeugführer Major werden kann. Der Haushaltsentwurf 1969 sieht eine weitere Erhöhung vor. Danach wird jeder 3. Einsatzflugzeugführer zum Major befördert werden können. Mit Rücksicht auf die gänzlich andere Struktur und die grundlegend anderen Verhältnisse bei den Propeller- und Hubschrauber-Einheiten ist es ausgeschlossen, eine derartige Regelung auf diesen Bereich auszudehnen.

Das Problem der Luftwaffe ist nicht die Frage des Nachwuchses und der Beförderung des fliegenden Personals über den Dienstgrad Hauptmann hinaus, sondern das Ausscheiden erfahrener Flugzeugführer infolge Ablaufs ihrer Verpflichtungszeit zu einem Zeitpunkt, in dem sie für die Einsatzbereitschaft und Flugsicherheit der Verbände auf Grund ihrer langjährigen Flugerfahrungen besonders wertvoll sind.

Die Erfahrungen haben gezeigt, daß der Einsatz im Verband bis zum flugmedizinisch-vertretbaren Grenzalter dem Strahlflugzeugführer die Flugerfahrung vermittelt, die ein Höchstmaß an Einsatzbereitschaft der Strahlverbände und an Flugsicherheit gewährleistet. Eine längere Verbandszeit würde es auch ermöglichen, nicht unerhebliche Personal- und Ausbildungskosten einzusparen, weil entsprechend weniger Strahlflugzeugführer eingestellt und ausgebildet werden müßten. Sie würde zu einer optimalen Nutzung der zeitraubenden und teueren Ausbildung führen. Die Bundesregierung beabsichtigt daher, in Zukunft als Strahlflugzeugführer nur noch Berufssoldaten vorzusehen, um ein längeres Verbleiben der Strahlflugzeugführer im fliegenden Verband zu erreichen und damit die Einsatzbereitschaft und Flugsicherheit der Strahlverbände zu steigern.

Das vom flugmedizinischen Standpunkt für den Einsatz in Strahlverbänden vertretbare Grenzalter liegt im allgemeinen bei einem Lebensalter von 40 Jahren. Etwa in diesem Alter wird deshalb die Mehrzahl der Strahlflugzeugführer aus dem Verband ausscheiden müssen. Innerhalb der Bundesregierung wird z. Z. geprüft, ob es möglich ist, die aus dem fliegenden Verband ausscheidenden Strahlflugzeugführer mit etwa 40 Jahren in den Ruhestand zu versetzen.

Entsprechende Überlegungen kommen für die Flugzeugführer in Propeller- und Hubschrauber-Einheiten aus den oben angeführten Gründen nicht in Betracht.

In Vertretung

von Hase